



fonctionnement de l'ensemble en AM, il faut tenir compte du fait que la bobine  $L_{15}$  a est couplée à  $L_{25}$  et la bobine  $L_{19}$  à  $L_{18}$ , particularités que le dessin de la figure 3 ne met pas en évidence.

Les deux transistors AF126 fonctionnent en base commune en FM et en émetteur commun en AM.

### Amplificateur B.F.

Il est représenté sur le schéma de la figure 5, avec tous les détails sur la commutation résultant de la fixation du récepteur sur le berceau-support. En effet, ce dernier comporte deux grosses broches dont l'une, en se logeant dans la douille correspondante du récepteur, provoque le basculement des contacts indiqués par  $S_2$  sur le schéma de la figure 5 : l'une des extrémités du H. P. se trouve connectée à une autre prise de l'auto-transformateur de sortie, de façon à adapter l'impédance en vue d'une puissance de sortie plus grande (elle atteint 2W en voiture); le pôle « moins » de la batterie de voiture est connecté à la masse du récepteur; le pôle « plus » de la pile se trouve déconnecté de la ligne correspondante du récepteur, qui est mise en liaison avec le pôle « plus » de la batterie de voiture; l'alimentation des ampoules de cadran  $La_1$  et  $La_2$  est assurée en permanence.

En plus de cela, il y a la rangée de six broches, qui, lorsque le récepteur est en place dans son support, établit les contacts marqués 1 à 6 : de l'antenne de voiture vers le récepteur (1 et 2); vers le porte-fusible (prise à cinq douilles) et vers la prise (à trois douilles) pour adaptateur 12V (3); liaison du pôle « plus » de la batterie avec l'inverseur correspondant de  $S_4$  (4); liaison vers le H. P. de voiture (5 et 6).

Le contact mobile en étoile, marqué  $S_4$  sur le schéma, sert à assurer les différentes combinaisons possibles de H. P. Dans la position où il se trouve représenté (5 et 3 réunis), seul le

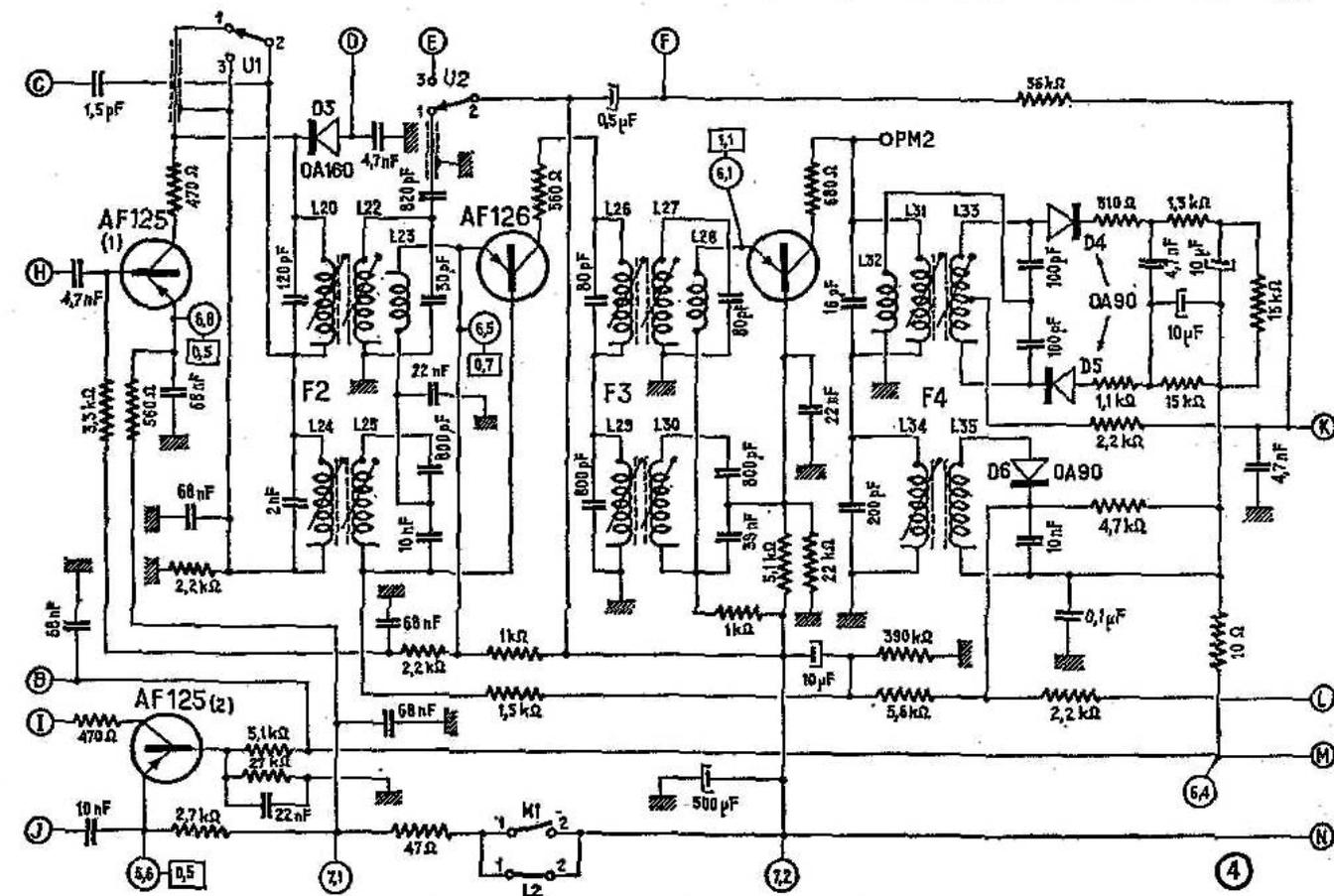


Fig. 4. — Schéma général de l'amplificateur F.I. et des deux détecteurs

H. P. du récepteur est « actif ». Si on le tourne vers la gauche, de façon à réunir 2 et 3, seul le H. P. de voiture est en circuit. En continuant toujours dans le même sens, c'est-à-dire en réunissant 1, 2 et 4, on fait fonctionner les deux H. P. en même temps.

Les étages B. F. sont précédés d'un ensemble de la figure 6, permettant de doser le volume sonore (par  $R_1$ ) et de corriger la tonalité (par  $R_2$ ). Les contacts  $L_2$  et  $M_2$  s'établissent en G.O. ou P.O., suivant les indications de la

figure 2. Le condensateur  $C_2$  forme, avec  $R_1$ , un filtre affaiblissant les fréquences élevées avant leur dosage par  $R_2$ . L'action du  $C_2$ , dans le même sens, est freinée par  $R_2$  en position P.O. (fig. 7). Mais en G.O.,  $R_2$  vient en a, de sorte que l'ensemble  $C_2$ - $R_2$  affaiblit encore un peu plus les aiguës. En FM,  $R_2$  se trouve court-circuitée, de sorte que  $C_2$  vient en parallèle sur  $C_1$ .

Le fonctionnement du correcteur de tonalité est fort simple. Lorsque le

curseur du  $R_2$  est poussé à fond vers  $R_1$ , nous aboutissons au schéma de la figure 7. Pour le réglage opposé,  $C_2$  vient en parallèle sur  $C_1$  et, par conséquent, accentue l'atténuation des fréquences élevées. Les courbes de la figure 8 le montrent bien.

### Conception mécanique

La réalisation du récepteur « Autoport » est remarquable de simplicité et de rigidité. Pour démonter l'ensemble, il suffit de revisser les deux